

RENATA KAMIŃSKA

Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie

## Udział pretora w zarządzaniu i ochronie dróg rzymskich

### Abstract

#### The Role of Praetor in Management and Protection of Roman Roads

It was not uncommon for the ancient Romans to travel a lot and long distances. It was possible thanks to a great road network. The state, realizing the importance of roads provided for them an adequate legal protection in each period of history. In republic there were *curatores* who took care of them, although in that time it was not yet a regular office, as well as praetors. The latter protected roads by means of interdicts which they announced in their edicts. In this article two of them have been depicted: prohibitory *ne quid in via publica itinereve facere immittere* and restitutory *quod in via publica itinereve publico*. By means of the first one, praetor forbade doing or inserting anything on a public road, by which the said road was or might be inserted. Thus, the aim of this interdict was to ensure inviolability of the public roads as well as the protection of rights of private persons who were entitled to free use of them. In turn, by means of the restitutory interdict, the praetor aimed to restore the public road to its former condition, this is before the damaging work or immission had been done on it. Interdicts together with the clerical care ensured public roads, just as other *res in usu publico*, an integrated legal protection.

**Keywords:** travels, public roads, protection of public roads, praetor, *interdictum ne quid in via publica itinereve facere immittere*, *interdictum quod in via publica itinereve publico*

**Słowa kluczowe:** podróże, drogi publiczne, ochrona dróg publicznych, pretor, interdykt *ne quid in via publica itinereve facere immittere*, interdykt *quod in via publica itinereve publico*

## 1. Uwagi wstępne

„Podróżować to żyć” miał kiedyś powiedzieć słynny duński poeta i pisarz Hans Christian Andersen. Nieważne więc, jakim środkiem lokomocji, nieważne przy jakiej pogodzie, liczy się każde nowe odkrycie, każde nowe doświadczenie, bo przecież podróże kształcą. I tak jak trudna i kręta bywa droga przez życie, tak i różne bywają warunki podróżowania. Chęć poznania świata, udanie się na odpoczynek czy sprawy zawodowe tylko niewielu są w stanie zachęcić do opuszczenia domowych pieleszy i ruszenia w nieznane. Podobnie było w czasach rzymskich, kiedy niedogodności związane z wędrówkami, zwłaszcza lądem, były tysiącokrotnie większe. Wyboiste drogi, perspektywa spędzenia długiego czasu w niewygodnym wozie, a także strach przed bandytami zdecydowanie nie sprzyjały podróżom. Dlatego, odkąd Rzymianie oswoiли się z morzem, jako środek lokomocji chętniej wybierali statki niż pojazdy kołowe, choć i w tym przypadku nie należało spodziewać się wygód<sup>1</sup>. Sieć dróg opasujących Półwysep Apeniński była i nadal jest imponująca, zarówno czy to ze względu na ich liczbę, jak i zastosowane przez starożytnych rozwiązania techniczne. Drogi musiały być wytrzymałe niezależnie od pogody, trwałe i odpowiednio szerokie<sup>2</sup>. Wygodne podróżowanie z pewnością jednak nie należało do katalogu wymogów, jakie stawiano budowniczym<sup>3</sup>.

Podmiejskie drogi publiczne ze względu na swoje ogromne znaczenie zarówno dla pojedynczych osób, jak i dla państwa miały zapewnioną rozległą ochronę prawną. Pełnili ją *curatores viarum*. Jakkolwiek byli to urzędnicy typowi dla czasów pryncypatu, to jednak niektórym ważniejszym drogom, jak np. Via Appia<sup>4</sup> czy Via Flaminia<sup>5</sup> przydzielono ich już w republice. Regulacją kwestii korzystania z dróg podmiejskich i ich ochrony<sup>6</sup> zajmowali się jednak także pretorzy. Przejawem ich działalności w tej dziedzinie były interdykty, których udzielanie zapowiadali w ogłaszanych przez siebie edyktach<sup>7</sup>.

Przedmiotem niniejszych rozważań będą wybrane interdykty odnoszące się do dróg publicznych. Zważywszy bowiem na ich specyfikę, zwłaszcza w kontekście prawa publicznego, warto przede wszystkim zastanowić się nad tym, czyj interes w rzeczywistości

<sup>1</sup> L. Casson, *Podróże w starożytnym świecie*, wstęp i red. T. Kotula, tłum. A. Flasińska, M. Radlińska-Kardaś, Wrocław 1981, s. 108 (wyd. oryginalne: L. Casson, *Travel in the Ancient World*, London 1974). Autor podkreśla, że w czasach antycznych nie było statków pasażerskich. Zob. też: J. Jundziłł, *Rzymianie a morze*, Bydgoszcz 1991, s. 101–102.

<sup>2</sup> L. Casson, *Podróże...*, s. 116, 117.

<sup>3</sup> Szerzej na temat materiałów budowlanych oraz technologii stosowanych przy budowie dróg zob. R. Laurence, *The Roads of Roman Italy. Mobility and Cultural Change*, London–New York 1999, s. 62–73.

<sup>4</sup> Plut. *Caes.* 5.4. R. Orestano, *Il „problema delle persone giuridiche” in diritto romano*, Torino 1968, s. 306; R. Kamińska, *Ochrona dróg publicznych przez urzędników rzymskich*, „Zeszyty Prawnicze” 2008, nr 8, z. 2, s. 91.

<sup>5</sup> Cic. *ad Att.* 1.1.2. R. Kamińska, *‘Augustus nova officia excogitavit’ (Suet. Aug. 37). Oktawian August twórca ‘cura urbis’?*, „Miscellanea Historico-Iuridica” 2013, nr 12, s. 18.

<sup>6</sup> D. 43.8.2.24 (Ulp. 68 *ad ed.*). A. Di Porto, *La tutela della ‘salubritas’ fra editto e giurisprudenza. Il ruolo di Labeone*, „Bullettino dell’Istituto di Diritto Romano” 1989–1990, vol. 31–32, s. 296–297; *idem*, *‘Salubritas’ e forme di tutela in età romana. Il ruolo del ‘cibis’*, Torino 2014, s. 76; J.M. Albuquerque, *La protección o defensa del uso colectivo de las cosas de dominio público: especial referencia los interdictos ‘de publicis locis’ (‘loca’, ‘itineres’, ‘viae’, ‘flumina’, ‘ripae’)*, Madrid 2002, s. 116.

<sup>7</sup> T.C. Brennan, *The Praetorship in the Roman Republic*, t. 1, Oxford 2000, s. 132, 133; K. Wyrwińska, *‘Civis Romanus sum’*. Rzymskie prawo publiczne. Wybrane zagadnienia, Kraków 2015, s. 133.

był przez nie chroniony – publiczny czy prywatny. Innymi słowy: czy chodziło o ochronę dróg jako miejsc przeznaczonych do użytku publicznego (*res in usu publico*), czy może o ochronę interesu poszczególnych jednostek uprawnionych do korzystania z nich?

W poniższych rozważaniach zostaną omówione dwa interdykty ściśle odnoszące się do podmiejskich dróg publicznych: *ne quid in via publica itinereve facere immittere* oraz *quod in via publica itinereve publico factum immissum habere*.

## 2. Interdykt *ne quid in via publica itinereve facere immittere*

Formuła *ne quid in via publica itinereve facere immittere* brzmiała następująco:

D. 43.8.2.20 (Ulp. 68 ad ed.): *Ait praetor: 'In via publica itinereve publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat, veto'.*

Zgodnie z jej treścią pretor zabraniał robienia bądź wprowadzania na drogę publiczną cokolwiek, co mogło spowodować jej natychmiastowe lub przyszłe uszkodzenie<sup>8</sup>.

Był to zatem interdykt prohibitoryjny, który miał na celu ochronę przysługującego każdej osobie prawa do poruszania się publicznymi szlakami komunikacyjnymi<sup>9</sup>. Za pomocą interdyktu urzędnik nie pozwalał na przeprowadzanie na drogach publicznych czynności, które mogły doprowadzić do pogorszenia stanu drogi teraz lub w przyszłości. Taka konstrukcja interdyktu zapewniała, przynajmniej w założeniu, kompleksową ochronę; niektóre bowiem działania wywoływały szkodę natychmiast, a inne dopiero później<sup>10</sup>. Dokładnie na temat istoty szkody w odniesieniu do dróg publicznych wypowiedział się Ulpian:

D. 43.8.2.32 (Ulp. 68 ad ed.): *Deteriorem autem viam fieri sic accipiendum est, si usus eius ad com-eandum corrumpatur, hoc est ad eundum vel agendum, ut, cum plane fuerit, clivosa fiat vel ex molli aspera aut angustior ex latiore aut palustris ex sicca.*

Stwierdził on, że stan drogi uważano za pogorszony, jeżeli poruszanie się nią, tj. chodzenie pieszo albo przejeżdżanie, zostało utrudnione. Sytuacja taka mogłaby zaistnieć choćby wówczas, gdy droga z równej stałaby się pochyła, z gładkiej wyboista, z szerokiej wąska czy z suchej bagnista.

<sup>8</sup> *Deterioratio* oznacza pogorszenie się, zepsucie i uszkodzenie. Zob. J. Sondel, *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 2005, s. 278, s.v. *deterioratio*.

<sup>9</sup> M. Giagnorio, *Il contributo del 'civis' nella tutela delle 'res in publico usu'*, „Teoria e Storia del Diritto Privato” 2013, vol. 6, s. 33–34, [http://www.teoriaestoriadeldirittoprivato.com/media/rivista/2013/contributi/2013\\_Contributi\\_Giagnorio.pdf](http://www.teoriaestoriadeldirittoprivato.com/media/rivista/2013/contributi/2013_Contributi_Giagnorio.pdf) (dostęp: 23.11.2016).

<sup>10</sup> Wskazują na to słowa innego fragmentu – *sit fiat (...) sive statim (...) sive postea*. Zob. D. 43.8.2.31 (Ulp. 68 ad ed.): *Deinde ait praetor: 'quo ea via idque iter deterius sit fiat'. hoc sive statim deterior via sit, sive postea: ad hoc enim pertinent haec verba 'sit fiat': etenim quaedam sunt talia, ut statim facto suo noceant, quaedam talia, ut in praesentiarum quidem nihil noceant, in futurum autem nocere debeant*. Zob. też J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 109.

Szkoda musiała więc być fizyczna, czyli „namacalna”<sup>11</sup>. Wymagano zatem, aby była ona nie tylko dostrzegalna, ale także odczuwalna dla podróżnego, który aby przemieścić się pewnym odcinkiem drogi, ryzykował ubłoceniem bądź narażał siebie czy swój wóz na wstrząsy, a być może nawet na uszkodzenie. Innymi słowy, szkoda musiała uniemożliwiać albo choćby utrudniać ruch, czy to pieszy, czy pojazdem kołowym. Było to wystarczającą podstawą do udzielenia przez pretora interdyktu *ne quid in via publica itinereve facere immittere*<sup>12</sup>.

O wymogu fizyczności szkody przekonuje także treść cytowanego poniżej fragmentu, który zamyka dłuższe rozważania Ulpiana na temat źródeł szkód powodowanych ludzkim działaniem na drogach publicznych:

D. 43.8.2.29 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Idem ait, si odore solo locus pestilentiosus fiat, non esse ab re de re ea interdicto uti.*

Zgodnie z przytoczoną przez Ulpiana opinią Labeona interdykt nie znajdował zastosowania w sytuacji, gdy szkodę w danym miejscu powodował sam tylko zapach. W nawiązaniu do tego, co zostało dotychczas powiedziane, wydaje się to zasadne. Jakkolwiek bowiem nieprzyjemne zapachy uprzykrzają przebywanie w danym miejscu, nie przeszkadzają jednak w poruszaniu się w jego obrębie<sup>13</sup>. Prawo jednostki do korzystania z drogi publicznej, nawet jeżeli przejeżdżanie nią na danym odcinku wiązałoby się z koniecznością wdychania odstręczających zapachów, nie było naruszone ani umniejszone. Do takiej sytuacji mogłoby zaś dojść w przypadku poprowadzenia kanału ściekowego w poprzek drogi<sup>14</sup> czy wypasania na niej bydła<sup>15</sup>. Podobnie szkodę na drodze mogło spowodować wykopanie przez kogoś na jego prywatnym gruncie rowu, z takim jednak skutkiem, że woda, która się w nim zbierała, spływała na drogę<sup>16</sup>. Również w takim przypadku działanie zostawało uznane za szkodliwe, a względem osób, które się go dopuściły, można było posłużyć się interdyktem *ne quid in via publica itinereve facere immittere*, co jak słusznie zauważył Juan Miguel Alburquerque, wskazuje na rozszerzanie kompetencji pretora w zakresie ochrony *res in usu publico*<sup>17</sup>. W kontekście tych dwóch przykładowo wymienionych przez Ulpiana zdarzeń należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden istotny fakt. Otóż zabronione, a tym samym pociągające za sobą odpowiedzialność działającego, były wszystkie czynności mogące doprowadzić do uszkodzenia stanu drogi, nawet jeżeli wykonywano je w innym niż droga miejscu, jednak ich skutek był na niej odczuwalny. Oznacza to więc, że interdykt był skuteczny zarówno wtedy, gdy *facere* bądź *immittere* odbywało się

<sup>11</sup> D. Daube, *On the Use of the Term 'damnum' [w:] Studi in onore di S. Solazzi*, Napoli 1948, s. 107.

<sup>12</sup> J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 126.

<sup>13</sup> Por. A. Di Porto, *'Salubritas' e forme...*, s. 79–80.

<sup>14</sup> D. 43.8.2.26. Zob. A. Di Porto, *La tutela della 'salubritas'...*, s. 297; *idem*, *'Salubritas' e forme...*, s. 75; J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 87.

<sup>15</sup> D. 43.8.2.30.

<sup>16</sup> D. 43.8.2.27.

<sup>17</sup> J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 135.

na drodze publicznej, jak i wtedy, gdy dana osoba przeprowadzała wprawdzie czynność na swoim gruncie, lecz w jej wyniku stan drogi ulegał pogorszeniu.

Na podstawie formuły interdyktu oraz definicji szkody można zatem niemal z pewnością stwierdzić, że to właśnie szkoda stanowiła *causa* omawianego interdyktu. Bez wpływu na odpowiedzialność działającego był natomiast moment jej wystąpienia. Już bowiem samo sprowadzenie zagrożenia dla stanu drogi publicznej mogące spowodować szkodę w przyszłości (*in futurum autem nocere debeant*) stanowiło wystarczającą przesłankę ku temu, aby domagać się wydania interdyktu przez pretora<sup>18</sup>.

Taka regulacja wydaje się ściśle wiązać z charakterem omawianego interdyktu, który był wieczny (*perpetuum*) i popularny (*populare*). Oznacza to, iż niezależnie od upływu czasu z prośbą o przyznanie go mógł wystąpić *quivis ex populo*, a więc każdy, kto miał w tym interes<sup>19</sup>. Bez wątpienia sprzyjało to ochronie dróg publicznych, która dzięki temu mogła być sprawowana nieprzerwanie. Była więc też skuteczniejsza<sup>20</sup>.

### 3. *Quod in via publica itinereve publico factum immissum habere*

Drugim interdyktem zapowiedzianym przez pretora w celu ochrony dróg publicznych był interdykt restytutoryjny *quod in via publica itinereve publico*:

D. 43.8.2.35 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Praetor ait: 'Quod in via publica itinereve publico factum immissum habes, quo ea via idve iter deterius sit fiat, restituas'.*

Zgodnie z przekazem Ulpiana pretor mógł nakazać przywrócenie do stanu poprzedniego, jeżeli na drodze publicznej wykonano bądź wprowadzono na nią cokolwiek, co powodowało lub mogło spowodować jej pogorszenie.

*Causa* tego interdyktu była zatem analogiczna do tej towarzyszącej *ne quid in via publica itinereve facere immittere*, na co zresztą zwrócił uwagę sam jurysta. Różnica polegała jedynie na tym, że *quod in via publica itinereve publico* był restytutoryjny<sup>21</sup>. Ulpian sporo miejsca w swoim komentarzu poświęcił na wyjaśnienie znaczenia restytucji, co przy okazji pozwoliło mu precyzyjnie przedstawić zakres i zasady odpowiedzialności na podstawie tego interdyktu:

<sup>18</sup> B. Sitek, 'Actiones populares' w prawie rzymskim na przełomie republiki i pryncypatu, Szczecin 1999, s. 36; M. Sitek, *Legal Protection of the Natural Environment in the Pre-classical and Classical Roman Law* [w:] *Au-delà des frontières. Mélanges de droit romain offerts à Witold Wołodkiewicz*, éd. par M. Zabłocka, t. 2, Warszawa 2000, s. 875.

<sup>19</sup> D. 43.8.2.34 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Hoc interdictum perpetuum et popolare est condemnatioque ex eo facienda est, quanti actoris intersit*. Zob. też L. Capogrossi Colognesi [w:] *Enciclopedia del Diritto*, t. 1, Milano 1971, s. 902, s.v. *Interdetti*; R. Scevola, 'Utilitas publica', t. 2: *Eleborazione della giurisprudenza severiana*, Padova 2012, s. 96.

<sup>20</sup> Więcej zob. A. Di Porto, *Interdetti popolari e tutela delle 'res in usu publico'*. *Atti del seminario torinese de Diritto e Processo nella esperienza romana*, Napoli 1994, s. 507 i n. Zob. też R. Kamińska, *Ochrona dróg i rzek...*, s. 70–71.

<sup>21</sup> D. 43.8.2.36. J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 140.

D. 43.8.2.43 (Ulp. 68 *ad ed.*): *'Restitutas' inquit. Restituere videtur, qui in pristinum statum reducit: quod fit, sive quis tollit id quod factum est vel reponat quod sublatum est.*

Pod pojęciem restytucji jurysta rozumiał przywrócenie do stanu poprzedniego, które mogło nastąpić czy to przez zburzenie tego, co wybudowano, czy przez przywrócenie tego, co usunięto. Każda z tych czynności miała prowadzić do poprawy stanu drogi publicznej, który w wyniku czyjegoś działania bądź immisji uległ pogorszeniu. Skoro bowiem nakazywano powrót do warunków, które panowały przed zmianami, oznacza to, że nowe nie były korzystne i należało je jak najszybciej cofnąć. Kwestia wymagająca uwagi dotyczy więc wskazania podmiotu, na którym spoczywała odpowiedzialność za przeprowadzenie restytucji.

D. 43.8.2.37 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Hoc interdicto non is tenetur, qui in via publica aliquid fecit, sed is, qui factum habet. Proinde si alius fecit, alius factum habet, is tenetur, qui factum habet: et est hoc utilius, quia is potest restituere, qui factum immissum habet.*

Jak stwierdził jurysta, odpowiedzialności nie ponosił ten, kto cokolwiek robił na drodze publicznej, lecz ten, kto był w posiadaniu tego, co zostało wykonane. Stąd, jeżeli kto inny był wykonawcą, a kto inny posiadaczem konstrukcji, odpowiedzialny był posiadacz. Takie rozwiązanie uznał Ulpian za korzystniejsze, ponieważ to właśnie ten, kto aktualnie władał rzeczą, mógł przywrócić stan poprzedni.

Celem tego interdyktu, podobnie jak *ne quid in via publica itinereve facere immittere*, była zatem ochrona dróg publicznych przed szkodami, które mógł na nich spowodować człowiek swoim działaniem. W przeciwieństwie natomiast do interdyktu prohibitoryjnego na podstawie *quod in via publica itinereve publico* pretor miał możliwość pociągnąć do odpowiedzialności nie wykonawcę, lecz tego, *qui factum immissum habet*. Kim była taka osoba, wyjaśnił Ulpian w następujących słowach:

D. 43.8.2.38 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Habere eum dicimus, qui utitur et iure possessionis fruitur, sive ipse opus fecit sive ex causa emptionis vel conductionis vel legato vel hereditate vel quo alio modo adquisiit.*

Za mającą rzecz uważał jurysta osobę, która używała jej i czerpała korzyści wynikające z prawa posiadania, niezależnie od tego, czy sama tę rzecz wykonała, czy też znalazła się w jej posiadaniu na podstawie umowy kupna-sprzedaży bądź najmu, w drodze legatu albo spadkobrania, czy w jakikolwiek inny sposób.

Najważniejsze z punktu widzenia prowadzonych rozważań są pojawiające się w wypowiedzi Ulpiana podstawy posiadania danej rzeczy (*opus*). Wymieniając obok siebie kontrakt *emptio vendito*, dziedziczenie i legat oraz *locatio conductio*, jurysta wyraźnie dał do zrozumienia, że odpowiedzialność na podstawie interdyktu *quod in via publica itinereve publico* była niezależna od formy władania rzeczą. Odpowiadał więc zarówno jej właściciel, którym był dziedzic i legatariusz, jak i posiadacz, także naturalny, na co wskazuje wymieniona przez jurystę umowa naj-



mu<sup>22</sup>. Takie rozwiązanie, przynajmniej w założeniu, wydaje się wysoce słuszne, gdyż w zasadzie nie pozwala uniknąć odpowiedzialności, skoro pociągnąć do niej można osobę niezależnie od tego, czy to ona wykonała rzecz, czy tylko nią władała, choćby nawet *alieno nomine*.

Wymóg posiadania rzeczy można więc uznać za warunek *sine qua non* odpowiedzialności z interdyktu *quod in via publica itinereve publico*, co jeszcze kilkakrotnie potwierdził Ulpian, przywołując inne przykłady.

D. 43.8.2.39 (Ulp. 68 ad ed.): *Unde Ofilius putat eum, qui pro derelicto reliquit id opus quod fecit, si viam publicam corruptit et reliquit, non teneri hoc interdicto: non enim habet quod fecit. Sed an in eum actio debeat dari, videbimus. Et puto utile interdictum competere, ut, quod in via publica aedificavit, restituat.*

W cytowanym fragmencie, powołując się na autorytet Ofiliusa, jurysta przekazał, że jeżeli ktoś wykonał dzieło, którym uszkodził drogę, i w takim stanie ją zostawił, a następnie to dzieło porzucił, interdykt *quod in via publica itinereve publico* nie znajdował zastosowania, ponieważ osoba nie miała tego, co wykonała. Skoro zaś istotą tego interdyktu była restytucja, to rzecz bezwzględnie należało posiadać, *quia is potest restituere, qui factum immissum habet* (D. 43.8.2.37).

Podobny wydźwięk ma kolejny fragment komentarza Ulpiana:

D. 43.8.2.40 (Ulp. 68 ad ed.): *Si ex fundo tuo arbor in viam publicam sic ceciderit, ut itineri sit impedimento, eamque pro derelicto habeas, non teneri Labeo scribit. Sed si pro derelicto non habeas, recte tecum agi hoc interdicto.*

Tym razem opisał on sytuację, gdy drzewo rosnące na czyjejs posesji spadło na drogę publiczną, utrudniając poruszanie się na niej. Zgodnie z opinią Labeona pociągnięcie osoby do odpowiedzialności na podstawie interdyktu *quod in via publica itinereve publico* byłoby możliwe tylko wtedy, gdyby ta nie porzuciła drzewa, a więc wyrażała chęć zachowania jego własności<sup>23</sup>. Jeśli natomiast uznałaby je za porzucone, interdykt nie miałby zastosowania. Racja takiego rozwiązania wydaje się oczywista, zwłaszcza w kontekście opinii Ulpiana zachowanej w D. 43.8.2.37–38. Ten, z czyjej nieruchomości spadło drzewo, nie był bowiem w jego posiadaniu (*non habet*).

Omawiany interdykt restytutoryjny charakteryzuje jeszcze jedna cecha świadcząca o dążeniu pretora do stworzenia kompleksowej ochrony interdyktalnej dróg publicznych. Wskazał na nią Ulpian w innym fragmencie swojego komentarza do edyktu:

D. 43.8.2.44 (Ulp. 68 ad ed.): *Interdictum hoc non esse temporarium sciendum est: pertinet enim ad publicam utilitatem.*

<sup>22</sup> Zob. R. Kamińska, *Ochrona dróg i rzek...*, s. 87.

<sup>23</sup> J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 132.

Ulpian zwraca tu uwagę, że interdykt *quod in via publica itinereve publico* nie był czasowy, ponieważ odnosił się do kwestii związanych z użytecznością publiczną.

Możliwość pociągnięcia do odpowiedzialności nawet kaźdoczesnego detentora rzeczy wyraźnie zatem łączyła się z charakterem interdyktu, który z racji tego, że służył ochronie *utilitas publica*, był wieczny (*perpetuum*)<sup>24</sup>.

Taka regulacja może jednak budzić pewne kontrowersje, a nawet wydawać się niezgodna z zasadami słuszności. Na podstawie przytoczonych dotąd tekstów źródłowych można bowiem dojść do wniosku, że jednakową odpowiedzialność ponosił ten, kto świadomie narażał drogę publiczną na szkodę, jak i ten, kto wszedł w posiadanie rzeczy, która spowodowała bądź mogła spowodować szkodę, być może nawet nie mając świadomości jej szkodliwości. Wątpliwości te rozwił Ulpian w zachowanym w Digestach fragmencie jego dłuższego wywodu na temat odpowiedzialności za szkody spowodowane na drodze publicznej.

D. 43.8.2.43 (Ulp. 68 ad ed.): *nam si ipse, quo qui interdixit, fecerit, vel iussu eius alius, aut ratum habitum sit quod fecit, ipse suis sumptibus debet restituere: si vero nihil horum intervenit, sed habet factum, tunc dicemus patientiam solam eum praestare debere.*

Jurysta podzielił osoby, do których odnosił się interdykt *quod in via publica itinereve publico*, na dwie grupy. Do pierwszej zaliczył te, które miały jakikolwiek udział w powstaniu szkodliwego *opus*. Znaleźli się wśród nich ci, którzy samodzielnie wykonali rzecz (*autor operis*), ci, którzy dali polecenie jej wykonania (*iussu eius alius*), czy wreszcie ci, którzy uznali za ważne to, co wykonał ktoś inny (*ratum habitum sit quod fecit*). Wszyscy oni ponosili pełną odpowiedzialność. I choć Ulpian nie sprecyzował jej zakresu, to jednak można przypuszczać, że polegała ona na przeprowadzeniu na własny rachunek robót naprawczych bądź przynajmniej na pokryciu związanych z nimi kosztów. Drugą grupę stanowili ci, którzy zwyczajnie znaleźli się w posiadaniu tego, co zrobił ktoś inny (*habet factum*). Te osoby nie były obciążone wydatkami związanymi z restytucją, ale miały jedynie tolerować fakt, że osoba trzecia przeprowadziła czynności polegające na usunięciu szkodliwej konstrukcji (*patientiam praestare debere*)<sup>25</sup>.

Z innego fragmentu wypowiedzi Ulpiana wyłania się jeszcze trzecia grupa osób, wobec których interdykt *quod in via publica itinereve publico* miał zastosowanie:

D. 43.8.2.42 (Ulp. 68 ad ed.): *Hoc interdictum locum habet etiam adversus eum, qui dolo malo fecit, quo minus possideret vel haberet: etenim parem esse condicionem oportet eius, qui quid possideat vel habeat, atque eius, cuius dolo malo factum sit, quo minus possideret vel haberet: et mihi videtur vera Labeonis sententia.*

<sup>24</sup> R. Scevola, 'Utilitas publica'..., s. 98, 106–107; J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 134.

<sup>25</sup> R. Scevola, 'Utilitas publica'..., s. 97, przyp. 29.



Jurysta podzielał pogląd Labeona uznającego właściwość interdyktu *quod in via publica itinereve publico* także w odniesieniu do osób, które podstępnie podjęły działania zmierzające do tego, aby nie posiadać ani nie mieć tego, co zostało wykonane ze szkodą dla drogi publicznej. Takie samo powinno być bowiem położenie tego, kto posiadał bądź miał, oraz tego, kto podstępnie czynił tak, aby nie posiadać ani nie mieć szkodliwego *opus*. Jakkolwiek nie ma o tym mowy w przytoczonym tekście, można jednak przypuszczać, że odpowiedzialność takiej osoby była taka sama jak osób z pierwszej grupy<sup>26</sup>.

Z wypowiedzi Ulpiana wynika więc przede wszystkim, że pełną odpowiedzialność na podstawie interdyktu *quod in via publica itinereve publico* ponosił ten, kto własnoręcznie spowodował zmiany prowadzące do uszkodzenia drogi, przyczynił się do ich powstania bądź je zaakceptował<sup>27</sup>. Ponadto był on zobowiązany do dokonania restytucji oraz pokrycia związanych z nią kosztów. W przypadku osób, które nie miały osobistego wkładu w takie prace, obowiązek, o którym mowa, został zredukowany do minimum i sprowadzał się jedynie do konieczności znoszenia prac naprawczych. Nie ponosiły one natomiast związanych z tym kosztów<sup>28</sup>.

Można także przypuszczać, że omawiana regulacja była najprawdopodobniej wynikiem dążenia do obciążenia kosztami tych osób, które korzystały z zaistniałego stanu rzeczy, a więc które z pracami uszkadzającymi drogę publiczną wiązały osobiste korzyści. Do takich przemyśleń skłania niżej cytowana wypowiedź Ulpiana:

D. 43.8.2.41 (Ulp. 68 ad ed.): *Idem Labeo scribit, si vicinus meus viam opere corruperit, quamvis opus, quod fecit, tam mihi quam ipsi utile sit, tamen si is vicinus fundi sui causa id fecerit, me tamen non posse hoc interdicto conveniri: si autem communiter hoc opus fieri curaverimus, utrumque nostrum teneri.*

Swoją opinię przedstawił on, posługując się użytym wcześniej przez Labeona kazusem. Otóż, jeśli mój sąsiad, pisał Labeon, zniszczył drogę w wyniku swoich prac, to chociażby były one korzystne zarówno dla mnie, jak i dla niego, jednak sąsiad wykonał je dla własnego pożytku, wówczas interdykt nie mógł być zastosowany wobec mnie. Jeżeli natomiast kierowalibyśmy tymi pracami wspólnie, odnosiłby się do nas obu.

Na podstawie relacji Ulpiana można wysnuć wniosek, że pretor wyraźnie wiązał odpowiedzialność osób prywatnych za szkody spowodowane na drogach publicznych z korzyściami, jakie w wyniku tych szkód osiągały. Aby zatem pociągnąć jednostkę do odpowiedzialności, ta musiała po pierwsze wykonać szkodliwe prace albo przynajmniej zezwolić na nie bądź je zatwierdzić, a po drugie mieć z nich pożytek. Oba te elementy musiały wystąpić łącznie. Oznacza to, że sam fakt, iż ktoś skorzystał z cudzych działań, sam jednak w nich nie uczestniczył, nie był wystarczającym powodem, by można było posłużyć się przeciwko niemu interdyktem *quod in via publica itinereve publico*.

<sup>26</sup> J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 116.

<sup>27</sup> U. Nicolini, *La proprietà, il principe e l'espropriazione per pubblica utilità*, Milano 1952, s. 290; J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 140.

<sup>28</sup> G. Scherillo, *Lezioni di diritto romano. Le cose*, Milano 1945, s. 158; J.M. Alburquerque, *La protección...*, s. 111.

#### 4. Uwagi końcowe

Przedstawione interdykty: prohibitoryjny *ne quid in via publica itinereve facere immittere* oraz restytutoryjny *quod in via publica itinereve publico* to zaledwie dwa spośród kilkunastu interdyktów przewidzianych przez pretora w celu ochrony miejsc publicznych, w tym także dróg. Tak szeroka ochrona interdyktalna świadczyć może o tym, jak dużą wagę przywiązywali Rzymianie do zapewnienia należytego funkcjonowania obiektów użytku publicznego.

Przytaczana w przeprowadzonych rozważaniach treść interdyktów oraz komentarzy do nich sugeruje, że w założeniu miały one pomóc w wypełnianiu luk w działalności prowadzonej w tym zakresie przez właściwe magistratury. Interdykty szczegółowo regulowały bowiem te kwestie, które pozostawały poza obszarem kompetencji urzędników. Tym samym skutecznie włączały się w prawną ochronę dróg publicznych, doskonale ją uzupełniając.

Ogromną zaletą omawianych interdyktów, zwiększającą skuteczność ochrony dróg, była możliwość stosowania ich niezależnie od pojawienia się szkody. W przypadku prohibitoryjnego *ne quid in via publica itinereve facere immittere* wystarczające było już bowiem samo sprowadzenie ryzyka jej wystąpienia.

*Quod in via publica itinereve publico* regulował z kolei odpowiedzialność za czynność już wykonaną niezależnie od tego, czy szkoda nią wywołana wystąpiła natychmiast, czy po jakimś czasie. Efektywność tego interdyktu zwiększało to, że odpowiedzialność na jego podstawie była oderwana od osoby sprawcy. Wystarczającą przesłanką do posłużenia się interdyktem było bowiem samo posiadanie rzeczy, która spowodowała szkodę. W ten sposób poszerzał się krąg osób, na które można było złożyć ciężar restytucji.

Oba interdykty miały także tę ważną cechę, że przewidywały nieograniczoną pod względem czasowym możliwość ich stosowania.

Wymienione cechy interdyktów niewątpliwie zatem wpływały na zwiększenie ich skuteczności, tym samym zapewniając drogom publicznym lepszą ochronę, a wszystkim uprawnionym do poruszania się nimi gwarantowały możliwość realizacji tego uprawnienia.